

COMPETENCIA



Dreamstime

En juego 40.000 millones en las reclamaciones del cártel de los coches

El Supremo ha desestimado las pretensiones de las compañías sancionadas por la CNMC

Los dueños de vehículos comprados entre 2006 y 2013 deben demostrar el daño sufrido con un informe pericial

FISCALIDAD

Quiénes son los asesores de las grandes fortunas

PROBONO



El lado más solidario de los despachos

GUÍA LEGAL

Cómo solicitar la devolución de las multas impuestas por saltarse el confinamiento

CAMBIO CLIMÁTICO



Cuándo es posible condenar a un país por no cuidar el medio ambiente

COMPETENCIA

Las reclamaciones por el cártel de coches cogen velocidad

El Supremo ha dictado varias resoluciones en las que acredita que hubo intercambio de información entre 23 marcas de automóviles durante 7 años. Se estima que puede haber 10 millones de vehículos afectados.

Alejandro Galisteo. Madrid

El 15 de marzo de 2007, un correo electrónico salía de las oficinas de General Motors, en concreto de la división de Chevrolet. Se dirigía a otros fabricantes de vehículos, entre los que se encontraban Citroën, Fiat, Ford, Kia, Opel, Peugeot y Seat. El mensaje contenía un intercambio de información de gestión empresarial relativa a la venta y posventa de automóviles y sobre la fijación de criterios de gestión de las redes de concesionarios. Esta práctica, la de compartir estos datos, era tan habitual que los protagonistas se hacían llamar a sí mismos *Capos de la familia*.

Al menos, así figura en la resolución de la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC), de 2015, en la que se sancionaba con 171 millones de euros a 21 marcas distribuidoras, que

copaban el 91% del mercado de ventas, por realizar prácticas colusorias y contrarias a la competencia entre 2006 y 2013. Comenzaba así el denominado cártel de coches. “Existe un potencial de automóviles vendidos durante el periodo acreditado por la CNMC de más de 10 millones”, explica Frank Rodríguez, director general de Consultores Técnicos.

Según los primeros cálculos desarrollados por su compañía, el sobrecoste medio pagado, en base a los trabajos econométricos que están desarrollando los peritos, sería del 12,8%. “Esto supone una media de 4.000 euros por vehículo afectado sin sumarle los intereses”, asegura Rodríguez.

Entre las prácticas contrarias a la competencia sancio-

¿QUÉ BUFETES DEFIENDEN A LAS COMPAÑÍAS DE AUTOMÓVILES?

Compañía	Abogado	Bufete
BMW	Konstantin Jörgens	Garrigues
Seat	Irene Moreno-Tapia	Cuatrecasas
PSA (Citroën y Peugeot)	Luis Ortiz	Garrigues
Ford	Casto González-Páramo	Hogan Lovells
Renault	Tomás Arranz y Javier Abril	Uría Menéndez
Honda	Valeria Enrich	Baker McKenzie
General Motors (Chevrolet)	Francisco Cantos	Ontier
Nissan	Antonio Fernández	Uría Menéndez
Mazda	Esther Santamaría	Zambade & Asociados
Hyundai	Rafael Baena	Ashurst
Chrysler	David Antón	Hogan Lovells

Fuente: Sentencias del Tribunal Supremo.

nadas por la CNMC está el intercambio de datos sobre la rentabilidad y facturación de las redes de concesionarios en

total y desglosado por venta de automóviles y actividades de posventa (taller y venta de recambios), las condiciones

Las primeras pruebas periciales calculan un daño de 4.000 euros por coche sin intereses

Fuentes del sector alertan de que el coste de la defensa puede superar al de la indemnización

desagregadas por modelos de coche. “El objeto de este intercambio de información era reducir la incertidumbre del mercado, haciendo posible el conocimiento directo de las actuaciones de las empresas competidoras, predecir sus estrategias comerciales y, en definitiva, no competir en el mercado o hacerlo de manera atenuada”, aclara Juan Ignacio Navas, socio director de Navas & Cusí Abogados, despacho que, una vez desestimadas por parte del Supremo las reclamaciones de las compañías sancionadas, está recopilando reclamaciones de los afectados, entre los que hay desde particulares a grandes compañías con flota de vehículos.

“El Supremo nos ha dado impulso. Los perjudicados deben acreditar la compra, con facturas, y el daño sufrido, con una pericial, sin necesidad de probar la existencia

de las políticas y estrategias comerciales, campañas de marketing al cliente final y las cifras de ventas mensuales



Claves del conflicto



Fábrica de Seat en Martorell.

Seat, sin sanción

La investigación del cártel de fabricantes de coches, realizada en 2015 por la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC), concluyó en una sanción por un total de 171 millones de euros. La CNMC consideró que se produjeron los intercambios de información confidencial y comercialmente sensible, de una manera continuada, estructurándose en tres ámbitos o foros de intercambio: el Club de Marcas, el Foro de Directores de Posventa y en las Jornadas de Constructores. Sin embargo, la sanción no afectó a las empresas pertenecientes al grupo SEAT por haberse acogido al programa de clemencia, desvelando y documentando la existencia de este cártel.



Sede de la Audiencia Nacional en Madrid.

El papel de la Audiencia Nacional

Las empresas comercializadoras sancionadas por la CNMC, al igual que las consultoras que articularon el intercambio de información (Urban Science España y Snap on Business Solutions) recurrieron sus sanciones ante la Audiencia Nacional. Ésta, en sentencias fechadas entre el 19 y el 27 de diciembre de 2019, dictó resoluciones desestimando todos los recursos contenciosos administrativos presentados, salvo en el caso de Mazda. Así, las marcas sobre las que se puede reclamar son Citroën, BMW, Chevrolet, Opel, Chrysler, Fiat, Ford, Skoda, Honda, Hyundai, Kia, Lexus, Nissan, Peugeot, Renault, Toyota, Dodge, Alfa, Volkswagen, Audi, Jeep, Lancia y Seat.



Desde 2019, los afectados tienen cinco años para reclamar.

Cómo reclamar y a quién

Las demandas se interpondrán en la jurisdicción correspondiente al domicilio del demandante. Si se acumulan varios, en aquel al que pertenezcan el mayor número de actores. Los demandados podrán ser cualquiera de las empresas pertenecientes al cártel, pero por seguridad jurídica y facilidad probatoria, dentro de ellas debería incluirse la compañía comercializadora de la marca del vehículo objeto de la demanda. El plazo para reclamar es de 5 años desde el conocimiento del daño y se empieza a contar desde la última sentencia del Supremo sobre el caso o, como máximo, desde las fechas de las resoluciones de la Audiencia Nacional, en diciembre de 2019.

del cártel. Son las conocidas como acciones *follow on*", dice Navas.

En este sentido, cuando el TS resuelva las dos últimas sentencias sobre Kia y Toyota, se abre un plazo de cinco para que los afectados presen-

ten en los tribunales su reclamación. "Estamos en la fase de recoger la mayor cantidad de reclamaciones. Después pasaremos a los juzgados de lo mercantil, centralizándolas todo lo posible en un juzgado. No queremos diseminar el cártel por toda la geografía. Tampoco sabes cómo van a reaccionar los fabricantes. Es posible incluso que lleguemos a acuerdos con ellos", explica Atilano Vázquez, socio de Cremades & Calvo Sotelo, bufete que está asesorando a la Agrupación de Afectados por el Cártel de Coches.

No obstante, fuentes legales consultadas por EXPANSIÓN no aseguran que los jueces den la razón a los compradores afectados en este cártel. Es decir, el usuario debe tener en cuenta que, pese a que no haya dudas de la infracción cometida por los fabricantes, acreditada por la CNMC, Audiencia Nacional y Supremo, esto no significa que el intercambio de información haya impactado en el mercado de tal forma que haya afectado al precio de compra final del usuario.

Así, estas fuentes, con posibles clientes implicados, muestran sus dudas sobre si realizar una pericial que acredite el daño y convenza al juez es rentable en este asunto, ya que, muchas veces, en estos asuntos, el coste del proceso de defensa puede superar a la indemnización.

Fechas y vehículos sobre los que poder reclamar

Sancionadas		Periodo infracción				Meses
Comercializador	Marcas	Inicio		Final		
		Mes	Año	Mes	Año	
Automóviles Citroën España, S.A.	Citroën	Febrero	2006	Julio	2013	90
BMW Ibérica, S.A.U.	BMW	Junio	2008	Agosto	2013	63
Chevrolet España, S.A.U.	Chevrolet	Febrero	2006	Agosto	2013	91
Chrysler España, S.L.	Chrysler	Abril	2008	Julio	2010	28
	Jeep					
	Dodge					
Fiat Group Automobiles Spain S.A.	Fiat	Febrero	2006	Agosto	2013	91
	Alfa Romeo					
	Lancia					
	Chrysler					
	Jeep	Julio	2010	Agosto	2013	38
	Dodge					
Ford España, S.L.	Ford	Febrero	2006	Julio	2013	90
General Motors España, S.L.U.	Opel	Febrero	2006	Julio	2013	90
Honda Motor Europe Limited, Sucursal en España, S.L.	Honda	Abril	2009	Agosto	2013	53
Hyundai Motor España, S.L.	Hyundai	Marzo	2010	Marzo	2013	37
Kia Motors Iberia, S.L.	Kia	Marzo	2007	Noviembre	2012	69
Nissan Iberia, S.A.	Nissan	Junio	2008	Agosto	2013	63
Renault España Comercial, S.A.	Renault	Febrero	2006	Julio	2013	90
Seat, S.A.	Seat	Febrero	2006	Enero	2013	83
Toyota España, S. L.	Lexus	Febrero	2006	Agosto	2013	91
	Toyota					
Volkswagen Audi España, S.A.	Audi	Agosto	2008	Junio	2013	89
	Skoda					
	VW					

Fuente: Navas & Cusi Abogados.